طرق التجارة في بلاد الشام في العصر البيزنطي من القرن الأول إلى القرن السابع الميلادي*

ممدوح الخرابشة** وسلامة النعيمات**

ملخص

عُدّت طرق التجارة أهم وسائل الربط بين قارات العالم القديم، كما عُدّت بلاد الشام المركز الجغرافي لقارات العالم القديم، فمن خلالها عبرت قوافل التجارة من أقصى الشرق إلى أقصى الغرب، تحمل التوابل والحرير من أقصى شرق الصين عبر طريق الحرير إلى الأراضي البيزنطية في الغرب أو من أقصى جنوبي الجزيرة العربية؛ حيث نقلت القوافل توابل الهند واللبان العربي من جنوبي الجزيرة العربية إلى الأراضي البيزنطية في الشمال، ومن تلك الطرق كانت الطريق المارة بوادي الرافدين والموازية لنهر الفرات، ثم تتجه غرباً إلى مدن بلاد الشام مروراً بمدينة الرقة، ثم إلى الأسواق الداخلية في بلاد الشام، ومنها تنطلق مرة أخرى باتجاه الأسواق الخارجية في مدن حوض البحر المتوسط والجزيرة العربية، وكذلك الأمر حُملت البضائع عبر طرق التجارة البحرية القادمة من مناطق جنوبي شرق آسيا حاليا إلى موانئ الخليج العربي أو جنوبي الجزيرة العربية، ومن هذه الموانئ عبر طرق التجارة البرية إلى موانئ البحر المتوسط؛ حيث الأراضي البيزنطية، ثم إلى أوروبا.

الكلمات الدالة: طرق التجارة، بلاد الشام، العصر البيزنطي.

المقدمة

التجارة أهم وسائل الربط بين قارات العالم القديم، كما عُدّت بلاد الشام المركز الجغرافي لتلك القارات[1]، فمن خلالها عبرت قوافل التجارة من أقصى الشرق إلى أقصى الغرب، تحمل التوابل والحرير من أقصى شرق الصين عبر طريق الحرير إلى الأراضي البيزنطية في الغرب أو من أقصى جنوبي شبه الجزيرة العربية؛ حيث نقلت القوافل توابل الهند واللبان العربي من جنوبي الجزيرة العربية إلى الأراضي البيزنطية في الشمالي، ومن تلك الطرق كانت الطريق المارة بوادي الرافدين والموازية لنهر الفرات، ثم تتجه غرباً إلى مدن بلاد الشام مروراً بمدينة الرقة، ثم إلى الأسواق الداخلية في بلاد الشام، ومنها تنطلق مرة أخرى باتجاه الأسواق الخارجية في مدن حوض البحر المتوسط وشبه الجزيرة العربية [2]، وكذلك حُملت البضائع عبر طرق التجارة البحرية القادمة من مناطق جنوبي

* بحث مستل من رسالة دكتوراه للطالب ممدوح الخرابشة نوقشت بتاريخ ٢٠١٠/٥/٣م في قسم التاريخ/ كلية الآداب/ الجامعة الأردنية. ** قسم التاريخ، كلية الآداب، الجامعة الأردنية. تاريخ استلام البحث ٢٠١٠/١٠/١١م، وتاريخ قبوله للنشر ٢٠١١/٥/٥م.

1. Elisee Recluse , The Universal Geography/South-Western Asia, Vol 9, J. S. Virtue, London, P.10.

٢. أبو القاسم محمد بن علي بن حوقل(ت ٣٦٧هـ/٩٧٧م)، صورة الأرض، ٣ج، ط٢، مطبعة بيرل، ليدن،١٩٦٧، ج١، ص ٤٧.

شرق آسيا حاليا إلى موانئ الخليج العربي أو جنوبي شبه الجزيرة العربية، ومن هذه الموانئ عبر طرق التجارة البرية إلى موانئ البحر المتوسط حيث الأراضي البيزنطية ثم إلى أوروبا؛ لتكون تلك الموانئ بمثابة موانئ عبور (ترانزيت)، إلا أن طرق التجارة البرية كانت أكثر استخداما من الطرق البحرية التي لم تكن مفضلة أو موثوقة بسبب المخاطر التي يتعرض لها التجار في البحر، وكان البحر يستخدم في الحالات الضرورية جداً[٣] في الفترة التي سبقت اختراع البوصلة، لذلك كانت البضائع تنقل من بلد إلى بلد عبر الصحراء؛ حيث كانت تتوافر المراعي لحيوانات القوافل التي كانت غالبيتها مكونة من الجمال، والراحة لرجال القوافل من خلال الواحات التي يمرون بها وفي الوقت نفسه الاستراحة لرجال القوافل، وبذا، فقد كانت القوافل التجارية تسير عبر الصحراء من سواحل المحيط الهندي نحو الشرق بمحاذاة الخليج العربي وحتى ضفاف شط العرب ونهر الفرات، أو تتجه شمالاً بمحاذاة البحر الأحمر مروراً بالبتراء [٤]، لتنتقل منها الى موانئ البحر المتوسط أو الأسواق في شمالي بلاد الشام .

دور الحركة التجارية في إنشاء الطرق

بسبب الحركة التجارية النشطة في المنطقة، فقد أنشأت الإدارة الرومانية ومنذ تأسيس المقاطعة العربية الرومانية في منطقة حوران شبكة من الطرق تتجه إلى الجنوب، وكانت بصرى – إحدى مراكز الأسواق التجارية في تلك الفترة التي أصبحت في ما بعد عاصمة المقاطعة الجديدة – مركز انطلاقها[٥]، كما اشتهرت الإمبراطورية الرومانية بما عُرف بـ (الأمن الروماني / Pax Roman)، ففرضت الأمن والسلام على الأراضي التي كانت تسيطر عليها ومن ضمنها ساحل بلاد الشام، وذلك بفضل شبكة الطرق التي أنشأتها وربطت بها كامل أرجاء الإمبراطورية، وبذلك استطاعت الاحتفاظ بسيطرتها على الساحل الشامي حتى نهاية القرن السادس وبدايات القرن السابع الميلادي[٦] لذلك عُدّ الساحل الشرقي للبحر المتوسط أقرب الطرق وأيسرها وأكثرها أمانا، وذلك لقصر الطرق البرية عليه واستقامتها، وبسبب يسر الملاحة البحرية بين موانئه والموانئ الأوروبية باستخدام أساليب الملاحة القديمة، وكذلك بسبب هدوء البحر المتوسط مقارنة بالبحار الأخرى التي تهب فيها العواصف التي تشكل خطراً على السفن والبحارة العاملين عليها، لذلك فقد ازدهرت حركة التجارة البحرية في المنطقة وعلى مر العصور [٧].

امتدت الطرق التجارية في العالم القديم من الصين إلى سواحل المحيط الأطلسي في منطقة طرفاها

---

٣. صالح درادكة، طريق الحج الشامي في العصور الإسلامية، ط١، عمان، الأردن، ١٩٩٧، ص٥٥، وسيشار إليه في ما بعد: درادكة، طريق الحج الشامي.

4. Arthur Gilman ,The Saracens , G. P. Putnam's Sons , London , 1908 , P7.

5. M. Rostovtzeff , Caravan Cities , translated by: D and T. Talbot rice ,Clardendon Press , Oxford , 1932, P 13.

٦. عبد المجيد عبد الملك، ساحل بلاد الشام والصراعات الدولية، ط٢، بيسان للنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، ٢٠٠٢ م، ص ٥٤ – ٥٥، وسيشار إليه في ما بعد: عبد المجيد، ساحل بلاد الشام.

٧. المرجع نفسه، ص٢٢.

الصين والإمبراطورية البيزنطية، تضم العديد من الشعوب، وكانت هذه الطرق تمر عبر مناطق كثيرة تُعدّ من المصادر الأولية للبضائع التي تنقل عبرها مثل الهند والجزء الجنوبي لشبه الجزيرة العربية، وفي الوقت ذاته تُعدّ هذه الطرق عقدة مواصلات تلتقي فيها الكثير من الطرق الفرعية التي تشكل بعد التقائها في الهند طريق الحرير وفي جنوبي الجزيرة العربية طريق التوابل.

تتفرع الطرق التجارية القادمة من الهند إلى ثلاث طرق رئيسة:

أ. الطريق الشمالي المار بالقرب من البحر الأسود إلى الأراضي البيزنطية ومنها إلى الأراضي البيزنطية.

ب. الطريق المتوسط / المركزي الذي يقطع نهر الفرات إلى تدمر ويستمر جنوبا إلى البتراء مخترقا مدن بلاد الشام.

ج. الطريق الجنوبي الذي يخترق مصر متفرعا عن طريق البخور إلى البحر الأحمر ثم نهر النيل.

والطرق السابقة جميعها تتفرع عن أو توصل إلى طريق الحرير، كما أن هنالك طرقاً تجارية بحرية ينطلق بعضها من نفس مناطق انطلاق طريق الحرير، إلا أن التجار يسلكون بها طريق البحر لتعود وتلتقي في ما بعد مع طرق التجارة البرية في المحطات التجارية التي تفرغ بها التجارة البحرية تمهيداً لبيعها [٨].

لم يختلف العصر البيزنطي عن العصر الروماني الذي سبقه في ما يتعلق بالطرق كثيراً، فقد بقيت الدواب (الحمير، والبغال، والخيول، والجمال) هي وسائل نقل البضائع في حين استُخدمت العربات المدولبة على بعض الطرق المرصوفة [٩]؛ إذ عند التفكير في إنشاء طرق جديدة فإن الإنسان يبدأ مباشرة بالتفكير في مسارات الطرق القديمة الموجودة في المنطقة، وهي الطرق التي أوجدتها الطبيعة، لذلك فقد استخدمت الإمبراطورية البيزنطية شبكة الطرق التي تم إنشاؤها من قبل الإمبراطورية الرومانية في الفترات السابقة، وكانت تمتاز بأنها حسنة التنظيم، بعد أن تم تعديلها بما يتلاءم والمتطلبات الجديدة للدولة البيزنطية، ومما شجع على استخدام شبكة الطرق الرومانية أنها كانت مصممة ومخططة ومصانة على نحو جيد[١٠].

---

8. J. Innes Miller. The Spice Trade Of The Roman Empire 29 BC -641 AD , Clardendon Press, London. PP. 119 – 120 ; George Adam Smith ,The Historical Geography Of The Holy Land,1st Edition ,Fontana Library , London &Glasgow , Britain , 1966 , P.32.

9. Maurice Sartre , The Middle East Under Rome , Trans By Catherine Porter & Elizabeth Rawling , 1st Edition , Harvard University Press , USA ,2007 , P.258.

10. Angeliki E. Laiou , The Economic History of Byzantium , 3vol , Dumbarton Oaks Research Library And Collection , Harvard University, 39 in the series of Dumbarton Oaks Studies , Washington , D C, 2002 , Angeliki E. Laiou, The Economic History Of Byzantium , Vol 1 , P. 57 ; Bouchier , Syria As A Roman Province , E. S. Bouchier , Syria AS A Roman province , B. H. Blackwell, oxford, 1919 ,P166.

كان المهندسون البيزنطيون يختارون التربة، ومن ثم يتم بناء الطرق بخطوط مستقيمة من خلال قطع المناطق الوعرة أو حفر الأنفاق أو بناء الجسور فوق المناطق العميقة والأودية باستخدام حجارة صماء صلبة من المنطقة نفسها، وكان جسم الطريق يُحدد بوساطة حفر خنادق متوازية، ثم يتم تعبئتها بالحجارة، بأن يوضع فوق طبقة من الحجارة، ثم يغطى بطبقة أخرى من الحجارة، ثم يوضع فوقه طبقة من الحجارة، المسطحة، ثم يوضع فوقها الطبقة النهائية المكونة من حجارة مضلعة تبلغ أبعادها حوالي(٣x٤) أقدام كان يتم تثبيتها على نحو متلاصق، وكان في وسط الطريق حجارة تبنى على نحو مرتفع عن بقية الطريق، وذلك لتسهيل عملية تصريف ماء المطر، وكانت جوانب الطريق تحدد بوساطة حجارة متينة، وكان يبنى خلفها ممر للمشاة، وكان عرض الطرق الرئيسة في الإمبراطورية الرومانية يبلغ (١٥) خمسة عشر قدماً، وكان يوضع حجارة على نحو يسمح للمشاة بصعود المناطق المنحدرة وهبوطها أو عبور ممرات المياه الضحلة من غير الخوض في الوحل وخصوصاً في الشتاء، كما كان يتم بناء مقاعد حجرية في المناطق التي توجد فيها الينابيع أو حول الحجارة الميلية، أما المسافات على الطرق فكان يتم تحديدها بوساطة الحجارة الميلية، التي تم استخدامها أول مرة في عام (٢٥٠ ق م) في طريق (أبين / The Appian Way) وهي أهم الطرق في الإمبراطورية الرومانية على الإطلاق، وكانت تسمى (طريق الملكة / The Queen Road)، وكانت هذه الحجارة اسطوانية في معظمها من الرخام يبلغ ارتفاعها من (٣ – ٩) أقدام، إلا أن الارتفاع الغالب كان (٦) ستة أقدام، وكان يدوّن عليها (نهاية الطريق، المسافة بين واحد أو أكثر من المناطق المهمة، اسم الشخص الذي شيد الطريق، إضافة إلى اسم الإمبراطور، ثم اسم البلدة أو المقاطعة التي نصبت الحجر، وفي بعض الأحيان وعند موت الإمبراطور كان يُزال اسمه ويكتب مكانه اسم الإمبراطور الذي جاء بعده، أو يتم نصب حجر جديد يحمل اسم الإمبراطور الجديد[١١].

أدى اهتمام الإمبراطورية البيزنطية بالطرق، من حيث التصميم والرصف وبناء الجسور والمحطات، إلى تمكين المسافرين والتجار المرافقين للقوافل التجارية من الحصول على أسباب الراحة والتزود بالطعام وعقد الصفقات التجارية [١٢]، وكانت الطرق تبنى من الحجارة والاسمنت، وتكون في الغالب مستقيمة، وقد استخدمت (علامات حجرية/ الحجارة الميلية/ **Milestone**) - تماثل إشارات الطرق الحالية – لتوضيح المسافات على الطرق، وكانت المسافة تحسب انطلاقاً من عمود حجري ينصب في منتصف الساحة الواقعة في وسط المدينة [١٣]، وكانت هذه الطرق قد أنشئت أصلاً للاستخدامات

11. William West Mooney, Travel Among The Ancient Romans , The Gorham Press, Boston , U.S.A , 1920 , PP.13-16 .

١٢. محمود سعيد عمران، معالم تاريخ الإمبراطورية البيزنطية، (د. ط)، دار المعرفة الجامعية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٠م، ص ٥٢ ؛ وسيشار إليه في ما بعد: عمران، الإمبراطورية البيزنطية.

13. Charles Seignobos , History Of The Roman People , Trans By William Fairley, Henry Holt And Company ,New York , 1902 , P.286.

العسكرية ولحركة الجيوش ولربط أجزاء الإمبراطورية المختلفة بعضها ببعض، أو من اجل الاحتياجات المدنية أو التجارية، وقد تم تصنيفها داخل حدود الإمبراطورية إلى نوعين:" طرق عامة، وطرق خاصة" وكانت هذه الطرق تخترق أراضي الإمبراطورية باتجاه الحدود، وكانت الطرق الكبرى تُعدّ طرقاً عامة تخضع لإشراف مفتش أطلق عليه اسم (Curator Viarum) الواقع تحت السيطرة المباشرة للإمبراطور، لذلك فقد نشأت الطرق الرومانية في اغلب الحالات بالقرب من المعسكرات التابعة للجيش الروماني، وقد كان يتم إيلاء هذه الطرق عناية خاصة كونها تستخدم من قبل الجيوش أو من قبل القوافل التجارية(١٤)، مما أدى إلى تطور العديد من المراكز التجارية البرية الواقعة على نقاط عقد طرق التجارة وخصوصاً (تدمر، وبصرا، والبتراء)(١٥)، وكان لا بد من معرفة حالة الطريق ودرجة انحدارها واتساعها وهل هي آمنة أم لا، ومن اجل ذلك فقد تم إنشاء هيئة خاصة بشؤون الطرق في عهد الإمبراطور قسطنطين السابع أطلق عليها اسم (**Constantine VII Porphyrogennetos**)(١٦)، يرأسها شخص يدعى (**Dromos**) يتبع له موظفون تنحصر مسؤولياتهم في صيانة شبكة الطرق، وإدامة خدمة البريد الإمبراطوري، والتأكد من أن المحطات الواقعة على تلك الطرق مجهزة بالإسطبلات والحيوانات والأطقم اللازمة، فقد كان لدى الإمبراطورية البيزنطية شبكة من الطرق الرئيسة التي كانت تلائم الحركة السريعة للجيوش والبضائع من المقاطعات الداخلية باتجاه الحدود وتربط هذه المقاطعات بعضها مع بعض ومع المراكز المهمة في أراضي الإمبراطورية، وفي تلك الفترة كانت العربات المدولبة قد استخدمت في النقل، وقد كان لها تأثير في سلامة الطرق بسبب الأحمال الثقيلة التي كانت تحملها مقارنة بما تحمله الحيوانات على ظهورها.

وضعت الإدارة البيزنطية تعليمات صارمة تهدف إلى المحافظة على صلاحية الطرق، فتم تحديد حجم البضائع ووزنها ونوع العربة المدولبة المستخدمة عليها، ومن أنواع العربات:

أ- العربة بطيئة الحركة التي تجرها الثيران.

ب- العربة الخفيفة سريعة الحركة التي تجرها الخيول وغيرها من الحيوانات السريعة.

والسبب في ذلك هو اختلاف الطرق من حيث الجودة، وذلك تبعاً للسبب الذي بُنيت من أجله، وهل هي مرصوفة أم غير مرصوفة (١٧).

أصدر الإمبراطور جستنيان (Justinian) تعليمات مشددة إلى الحكام، نصّت على المحافظة على الطرق والجسور وخزانات المياه وأسوار المدن، وأمدهم بالأموال اللازمة، وقد ترتب على ذلك إنشاء الطرق الجديدة والجسور وحفر الآبار وبناء الحمامات (١٨)، لذلك ارتبطت بلاد الشام مع

14. Forbes & Burmester , Our Roman Highway , F.E. Robinson & Co , London , 1904 , PP58-60, 68-69.
15. Bouchier, OP.Cit., P166.

١٦. عمران، الإمبراطورية البيزنطية، ص٥٢.

17. Michael Mass , The Age Of Justinian , Cambridge University Press ,1st Edition , U.S.A ,2005 , PP. 33 - 34 . Angeliki , OP. Cit., VOL 1 , P. 59.

١٨. عمران، الإمبراطورية البيزنطية، ص ٥٢.

المناطق المجاورة بشبكةٍ من الطرق البرية والبحرية، إضافة إلى امتداد خطوط التجارة من السواحل الجنوبيية والشرقية للبحر المتوسط لتتوغل شرقاً في أعماق قارة آسيا وشمالياً باتجاه الأراضي البيزنطية (خارج ولاية سوريا) وجنوبياً حتى اليمن، في أقصى جنوبي غربي الجزيرة العربية، وقد كانت هذه الخطوط تخضع لسيطرة شعوب مختلفة، مثل (اليونان، السوريون، الفرس، السند، الأتراك، الهنود، الصينيون، العرب) هذا إذا علمنا بأن الخطوط في منطقة آسيا الصغرى وبلاد الشام وشمالي بلاد ما بين النهرين تخضع للسيطرة والنفوذ البيزنطي.

وقد ورد في وصف تلك الطرق أنه كان على مسافة يوم من المسير عليها من (٥–٨) محطات، وفي كل محطة يوجد (٤٠) أربعون من الخيل تجعل المسافة المقطوعة في اليوم الواحد تعادل (١٠) عشرة أيام مسير[١٩].

كانت الطريق التجارية التي تربط بين دمشق وتدمر من أسباب النزاع غير المباشر بين المملكة الفارسية والإمبراطورية البيزنطية، ذلك أن كلاً من الإمارات العربية التي أسست كدول حاجزة بين الإمبراطوريتين، وهما إمارة الغساسنة التابعة للإمبراطورية البيزنطية وإمارة المناذرة التابعة للمملكة الفارسية كانتا في حالة نزاع شبه دائم للسيطرة على الطريق التجاري الذي كان يسمى (الاسطراط / strata)، وهو طريق روماني رئيس يمر إلى الجنوب من تدمر ويربط عدداً من النقاط المهمة، وهو ذو أهمية استراتيجية بالنسبة للدولتين، وقد اعتمد كل طرف من الطرفين على وثائق قانونية كانت لدى كل منهما، إلا أنه لم يرد أي ذكر للعرب في تلك الوثائق[٢٠].

لذلك فقد كانت التجارة البيزنطية مع الصين والهند وغيرها من مراكز تجارة الشرق تتوقف على العلاقات بين الإمبراطورية الفارسية والبيزنطية في ذلك الوقت خصوصا، وأن الحروب بين الطرفين تكاد تكون مستمرة، وإن كان يتخللها بعض فترات الهدنة يطلبها أحد الأطراف عندما يكون مشغولاً في حرب في مناطق حساسة من حدوده، فقد كانت الحروب بين الطرفين تؤدي إلى خسائر فادحة كانت تلحق بالتجار[٢١]. إضافة إلى ما سبق، فقد كانت فقد كانت خطوط التجارة البيزنطية مع الشرق رهينة بيد الفرس الذين كانوا يسيطرون على الطرق البرية والبحرية مع الهند، فلم يكن بإمكان البيزنطيين الشراء مباشرة من الصين والهند، وكان محتوما على البضائع البيزنطية المرور عبر الأراضي الفارسية [٢٢]، لذلك عُدّت طرق التجارة الدولية أحد أهم أسباب الصراع بين القوتين، لأن

---

19. Laiou, OP. Cit., Vol 1 , PP.55-59 .

٢٠. نينا فكتورفنا بيغوليفيسكيا، العرب على حدود بيزنطة وإيران من القرن الرابع إلى القرن السادس الميلادي، ترجمة صلاح الدين عثمان هاشم، الخرطوم، السودان، ١٩٨٣، ص (١١٥، ١١٦، ٢٢٩ – ٢٣٠)؛ وسيشار إليها في ما بعد: بيغوليفيسكيا، العرب على حدود بيزنطة ؛

Irfan Shahid , Byzantium And The Arabs In The Sixth Century ,2vol , Dumbarton Oaks Research Library And Collection ,Washington DC ,USA, 1995, Vol 1 , PP. 209 – 218.

٢١. السيد الباز العريني، الدولة البيزنطية (٣٢٣ – ١٠٨١ م)، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٨٢م، ص ٨٧ ؛ وسيشار إليه في ما بعد: العريني، الدولة البيزنطية.

٢٢. أسد رستم، الروم وصلاتهم بالعرب، ٢ج، ط١، دار المكشوف، بيروت، ١٩٥٥م، ج١، ص ١٧٦، وسيشار إليه في

التحكم في التجارة الدولية وفي طرقها يُعدّ من مظاهر القوة والثراء للدولتين، وكانت الكتلة الأساسية للتجارة العالمية في العصور الوسطى تسير من الشرق الأقصى إلى البحر المتوسط. وقد ازدهرت التجارة الشرقية ازدهاراً عظيماً في القرون الأولى الميلادية، فظلت أوروبا تستورد الأفاوية والأعشاب وخشب الصندل من الأقاليم الهندية، وتستورد الحرير من الصين، وكانت السلطات البيزنطية تجتهد في البحث عن أرخص طريق يستطيع ذلك الحرير أن يسلكه(٢٣)، لذلك فقد اعتمد النشاط التجاري البيزنطي مع الصين على العلاقات بين الدولتين، فكانت تجارة الحرير تتوقف تماما في فترات الحروب بين الطرفين، الأمر الذي دفع الإمبراطور جستنيان للمحاولة أكثر من مرة أن يستبدل طريقاً آخر غير مباشر بهذا الطريق، يمرّ عبر أقاليم لازيقا والقوقاز؛ حيث ارتبطت الإمبراطورية البيزنطية بعلاقات طيبة مع شعوب شمالي البحر الأسود، فأجرى اتصالات مع الأتراك المسيطرين على منطقة شمالي القوقاز، الذين عانوا من سيطرة الفرس على تجارة الحرير، لذلك سعى جستنيان إلى تشجيع الروس الجنوبيين على الاتصال بالصين للغاية نفسها التي كان يهدف إليها، كما عمل على إحياء الطريق التجاري عبر البحر الأحمر، بوساطة دفع تجار بيروت وصيدا والإسكندرية إلى استيراد بعض البضائع عن طريق البحر الأحمر من خلال إمارة الغساسنة، التي كانت في تلك الفترة تسيطر على الجزء الجنوبي من بلاد الشام ومن خلال موانئ جنوبي الجزيرة العربية، وحاول إقامة علاقات ودية مع (مملكة الحبشة/ Axum)، فحثهم على شراء الحرير من التجار الهنود ومن ثم بيعه إلى الدولة البيزنطية، جاعلاً منهم وسطاء بين البيزنطيين والهند، إلا أن التجار الأحباش لم يستطيعوا منافسة التجار الفرس، كما جعل من ميناء أيلة ومرفأ القلزم بالقرب من السويس قاعدتين تجاريتين، وأنشأ مركزاً جمركيا لقبض الرسوم على البضائع في جزيرة تيران (يوتابه / Jotabe) على المدخل الجنوبي لخليج العقبة، إضافة إلى وضع حامية عسكرية في العقبة (أيلة)، التي كانت محطة نقل البضائع إلى البحر المتوسط عن طريق فلسطين وسوريا(٢٤).

على الرغم من محاولات جستنيان للبحث عن طرق جديدة للتجارة فإنه لم يكتب له النجاح؛ لأن الطريق البري عبر آسيا كان صعبا وخطرا في الوقت نفسه، أما الطريق البحري فلم يتمكن التجار البيزنطيون ولا الأحباش من كسر السيطرة الفارسية عليه، وبقي التحكم في تجارة الصين بيد الفرس(٢٥) .

ما بعد: رستم، الروم .

٢٣. عمر يحيى محمد، بيزنطة وفارس، (د. ط)، (د. ت)، كلية الآداب، جامعة الملك عبد العزيز، ص ١٥ ؛ وسيشار إليه في ما بعد: عمر، بيزنطة وفارس؛ زبيدة محمد عطا، الحياة الاقتصادية في مصر البيزنطية، ط١، دار الأمين، القاهرة، ١٩٩٤ م، ص١٨٢ – ١٨٤، وسيشار إليه في ما بعد: زبيدة، مصر البيزنطية.

٢٤. رستم، الروم ، ص ١٧٧ ؛ عمر، بيزنطة وفارس، ص ١٦ ؛ زبيدة، مصر البيزنطية، ص١٧٩ ؛ العريني، الدولة البيزنطية، ص ٨٧.

25. Charles Diehl , Byzantium: greatness and decline , trans by Naomi Welford , Rutgers University Press , New Brunswick ; New Jersey ,1957, P.80;

محمود سعيد، الإمبراطورية البيزنطية، ص ٥٢ – ٥٣ ؛ ثيودور نولدكة، أمراء غسان، ترجمة بندلي جوزي وقسطنطين زريق،

في حين تعد الطرق التجارية القادمة من مكة والمؤدية إلى الشام من أهم طرق التجارة في القرن السادس الميلادي؛ لأنها كانت الطرق التي تصل عبرها معظم التجارة القادمة من الشرق لحساب الإمبراطورية البيزنطية، فقد كانت القوافل تعبر الأراضي البيزنطية من مدينة أيلة على رأس خليج العقبة، الذي كان يمثل نهاية الخط التجاري بين البحر الأحمر وفلسطين [٢٦].

كانت مدن بلاد الشام في العصر البيزنطي من المراكز التجارية والصناعية المهمة للتجارة العالمية، فقد كانت إنطاكية العاصمة الساحلية لسوريا ذات نشاط تجاري واسع، ومن المراكز التجارية المهمة أيضاً كانت (صيدا، صور، بيروت، سلوقية، أنطاكية، اللاذقية)[٢٧]، ودمشق التي تتوافر فيها جميع متطلبات القوافل التجارية من مياه وغيرها، وتُعدّ نقطة التقاء طرق التجارة الطولية والعرضية القادمة من داخل بلاد الشام ومن خارجها[٢٨]، وقد أسهم الموقع الجغرافي المميز لبلاد الشام في جعلها محطةً تجاريةً مهمة على طرق التجارة الدولية في ذلك الوقت، فهي تقع في نقطةٍ متوسطةٍ بين الشرق والغرب. حيث تُعدّ موانئ الساحل الشرقي للبحر المتوسط المحطة النهائية للقوافل القادمة عبر طريق الحرير من أواسط قارة آسيا، والقادمة عبر طريق البخور من بلاد اليمن والموانئ الجنوبية لشبه للجزيرة العربية، وقد كانت هذه الموانئ، إضافةً لكونها مكاناً للتبادل التجاري تُعدّ مركزاً للتبادل الثقافي بين العرب وغيرهم من الشعوب[٢٩]، كما اهتم الإمبراطور البيزنطي جستنيان بالطرق والجسور والأسوار وتوفير المياه، وحث ولاته على نحو مستمر على المحافظة عليها[٣٠].

أهم طرق المواصلات في بلاد الشام:

ازدهرت طرق المواصلات في المنطقة في العصرين الروماني والبيزنطي في الفترة من القرن الأول وحتى السابع الميلادي، ومن أهم هذه الطرق:

الطرق البرية

١- **طريق الحرير:** هو طريق تجاري عظيم يُعدّ من أهم طرق التجارة في العالم القديم، وهو شريان تجاري يربط يربط مدينة (لو يانغ / Lo yang) على النهر الأصفر – الذي ينبع من الأراضي الصينية ويصب في المحيط الهادئ–مع موانئ البحر الاسود وموانئ البحر المتوسط[٣١]،

بيروت، لبنان، ١٩٣٣م، ص ١٠ ؛ وسيشار إليه في ما بعد: نولدكة، أمراء غسان؛ زبيدة، مصر البيزنطية، ص١٧٩، العريني، الدولة البيزنطية ص ٨٨ – ٨٩ .

٢٦. ابن حبيب البغدادي (ت ٢٤٥هـ/٨٥٩م)، المحبَّر، مطبعة جمعية دائرة المعارف العثمانية، حيدر أباد (الدكن)، ١٩٤٢م، ص٢٦٣؛ وسيشار إليه في ما بعد: ابن حبيب، المحبَّر.

٢٧. نعيم فرح، "أضواء على الصناعة والتجارة في مدن بلاد الشام"، مجلة دراسات تاريخية، العددان (١٥–١٦)،١٩٨٤م، ص١٤٨؛ وسيشار إليه في ما بعد: فرح، أضواء على الصناعة والتجارة.

٢٨. درادكة، طريق الحج الشامي، ص٥٤.

٢٩. لطفي عبد الوهاب يحيى، العرب في العصور القديمة، ط٢، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، مصر، ١٩٧٩م، ص ٣٠٦–٣٠٧ وسيشار إليه في ما بعد: يحيى، العرب في العصور القديمة .

٣٠. إسمت غنيم، إمبراطورية جستنيان، (د. ط)، دار المجمع العلمي، جدة، المملكة العربية السعودية، ١٩٧٧م ؛ ص ٥٢؛ وسيشار لها فيما بعد: أسمت، إمبراطورية جستنيان.

31. Rudolph P. Matthee , The Politics of Trade in Safavid Iran , Cambridge University Press ,

ويمر أحد فروعه، وهو الفرع البحري في إحدى محطاته عبر منطقة حضرموت، حيث تنقل منتجاتها من البخور واللبان[٣٢]، وقد بقي هذا الطريق يستخدم لعدة مئات من السنين كطريق رئيس للتجارة بين قارات العالم القديم الثلاث (آسيا، وأفريقيا وأوروبا)؛ حيث تبودلت من خلاله السلع والثقافات بين الشعوب الواقعة ضمن مساره، مما أعطى دفعاً هائلاً لتطور الحضارات في العالم القديم؛ حيث انه ربط بين حضارات العالم القديم في المناطق التي مر بها، فقد ربط بين حضارات (الصين، والهند، وبلاد الرافدين، وبلاد اليونان، وبلاد فارس، ومصر)، وضمن مساره ظهرت قوى عالمية في ذلك الوقت؛ فقد ظهرت الإمبراطورية الفارسية، وإمبراطورية الإسكندر المقدوني، والإمبراطورية الرومانية البيزنطية، ومن ثم الإمبراطورية العثمانية – وهنا أُغفل ذكر الدولة الإسلامية التي اتسعت حدوها حتى شملت حوالي ثلاثة أرباع طريق الحرير في فترة لاحقة – كما ظهرت ضمن مساره أيضا ثلاث من أهم الديانات (البوذية، المسيحية والإسلامية) وبذلك يمكن اعتبار طريق الحرير طريقاً للثقافة والحضارة[٣٣]، وقد نُقلت من خلاله إحدى أهم السلع التي كانت محطَّ اهتمام الأغنياء والأسر الحاكمة والتجّار في أوروبا، ألا وهي (الحرير)[٣٤]، وكان هذا الطريق هو طريق الاتصال بين البحر المتوسط والصين[٣٥]، ويرجع استعماله إلى القرنين الأول والثاني الميلاديين[٣٦]، ويُعدّ طريق الحرير إضافةً إلى صفته التجارية من أهم شرايين التواصل الحضاري بين الحضارات الواقعة عليه [٣٧].

يبدأ طريق الحرير من وادي (هوانجهو) شمالي الصين، ثمَّ يتفرع إلى فرعين أحدهما يتجه إلى هضبة سنكايج ويمرُّ ببلاد شرش وخوتان وكاشغار، والثاني يتجه إلى الشمالي ومنه يسير عبر ممر زنجاريا الذي ينحصر بين جبال تيان شان. ثم يعود الفرعان للالتقاء من جديد عند خوقند. ويواصل بعد ذلك امتداده عبر واحات الصغد (سمرقند و بخارى)، ومنها إلى بُخارى، ثم إلى مرو، ويمر بإقليم خراسان (بمدينة نيسابور)، ثم يتابع مسيره حتى الري، ثم همدان، ومنها إلى سلوقية، ثم يتفرع إلى فرعين يتجه الأول نحو الموصل باتجاه القسطنطينية والثاني عبر الفرات إلى جسر منبج، ثم الى منبج ومنها إلى حلب فأنطاكية المحطة النهائية على ساحل البحر المتوسط[٣٨]، وتُعدّ بلاد الشام

Cambridge , UK , 1999 , P.15.

32. Van Der Meulen ,Into Burning Hadhramaut" The Arab Land Of Frankincense And Myrrh , National Geographic Magazine , Vol 62 , No 4 , Oct 1932 , P. 337.

33. Lin Shao , Xing , The Silk Road ,1st Edit ,Trans By ; Wang Lee You, National Art Library , Pecking , 2005 , P. 2.

٣٤. فيليب حتي، تاريخ العرب، ط٧، دار غندور للطباعة، بيروت، لبنان، ١٩٨٦م، ص٤١٢؛ وسيشار إليه في ما بعد: حتي، تاريخ العرب.

٣٥. فرانك، أيرين ديفيد براونستون، طريق الحرير، ترجمة احمد محمود، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، ١٩٩٧م، ص ١٣، وسيشار إليه في ما بعد: براونستون، طريق الحرير.

٣٦. خالد احمد سلمي، التجارة في بلاد الشام حتى نهاية العصر العباسي الأول، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، عمان، ١٩٩٢م، ص٣٥، وسيشار إليه في ما بعد: سلمي، التجارة في بلاد الشام ؛ براونستون، طريق الحرير، ص ١٣.

37. Tadao, OP.Cit., P1.

٣٨. سلمي، التجارة في بلاد الشام، ص ٣٥–٣٧ والخريطة المرفقة توضح مسار طريق الحرير من انطلاقه وحتى الساحل

المرحلة النهائية من مراحل طريق الحرير البري، ومن أهم محطاته بها تدمر والبتراء التي تُعدّ حصناً طبيعياً يشكله وادٍ ضيق تحتمي به القوافل بعد عبور الصحراء؛ حيث تتقاطع عندها طرق التجارة إضافةً إلى قربها من ميناء أيلة (العقبة) عند الرأس الشمالي لخليج العقبة على البحر الأحمر، ومنها كانت تنطلق القوافل إلى سواحل البحر المتوسط وإلى غزة ومصر(٣٩)، ومن السلع التي كان يحملها التجار على هذا الطريق (خشب الصّبار، الفلفل الطويل(٤٠)، الورق، الطباعة، الحرير، أصناف الورود، الفواكه(٤١)) وقد كانت البضائع على هذا الطريق تحمل على قوافل متعددة تقوم كلٌ منها بإيصال البضائع إلى نقطةٍ معينة، وذلك بالتناوب(٤٢).

٢- طريق الهند:

منذ فترة ما قبل التاريخ، كان هنالك ثلاث من طرق التجارة الرئيسة تربط بين الهند والغرب وبلاد فارس وبلاد الشام والإمبراطورية البيزنطية).

الطرق الرئيسة التي كانت تربط بين الهند وبلاد الشام:

أ. عبر تركستان إلى سواحل بحر قزوين الشمالية، ومن هناك تتجه نحو الشمال إلى نهر الفولغا ومن ثم إلى سواحل البحر الأسود الجنوبية، أو الطريق الجنوبي عبر شمالي إيران إلى نصيبين على حدود المملكة الفارسية أو عبر أرمينيا إلى طرابيزون على البحر الأسود.

ب. عبر الهند و أفغانستان ثم وسط الأراضي الفارسية إلى نصيبين أو إلى سوريا.

ج. طريق الخليج العربي التي كانت تنطلق من مصب نهر أندوس إلى نهر الفرات، أو عبر البحر إلى شمالي الخليج العربي، ومن هناك تعبر نهر الفرات من خلال الجسر المشهور بين (زقوما / Zeugma) و(أفاميا / Apamea) إلى مدينة أنطاكية والآخر إلى مدينة تدمر، ومنها إلى دمشق ثم الموانئ الشرقية للبحر المتوسط مثل غزة أو صور أو صيدا؛ حيث يندمج مع شبكة الطرق التي تتجمع في البتراء تلك المدينة التي دانت بازدهارها إلى القوافل التجارية، وأدت دوراً عظيماً في تجارة الشرق القادمة من منطقة بلاد ما بين النهرين وبلاد البخور والتوابل وأرض الذهب في اليمن السعيدة .

د. طريق دائري عبر الخليج العربي والمحيط الهندي إلى عدن وعبر البحر الأحمر إلى ميناء السويس؛ ومنها يسير في اتجاهين أحدهما إلى مصر والآخر إلى صيدا وصور.

هـ.الطريق البري عبر الممرات الهندية إلى بلخ، ومنها:

- إما عن طريق نهر أوكسوس إلى بحر قزوين ومنه إلى أوكسين.

الشرقي للبحر المتوسط.

٣٩. براونستون، طريق الحرير، ص ٤٦-٤٧.

40. J. Innes Miller. The spice trade of the roman empire 29 BC -641 AD , Clardendon Press, London, PP.148-149.

٤١. براونستون، طريق الحرير، ص ١٤.

٤٢. حتي، تاريخ العرب، ص٤١٢.

- أو عبر طريق القوافل البري؛ حيث تعبر القوافل صحراء كرمان إلى الممرات الشمالية لبحر قزوين وصولاً إلى أنطاكية عبر طريق طيسفون.

لذلك، ومما سبق يتبين بأن البضائع لم تنقل مباشرة من الهند إلى الأراضي البيزنطية، فمن اجل ذلك بذلت الإمبراطورية البيزنطية جهوداً في القرنين الخامس والسادس الميلاديين لحماية التجارة عبر هذه الطرق من خلال التباحث مع ممالك الهون وممالك الترك في منطقة الأستبس، التي كان لها سيطرة على أجزاء الطرق التي تمر في أراضيها، وقد أرجع بعض المؤرخين العلاقات التجارية بين حوض الفرات والهند إلى القرنين الرابع عشر والخامس عشر قبل الميلاد؛ حيث وجدت إشارات تدل على ذلك في النقوش المسمارية القديمة للملوك الحيتيين في كبادوكيا[٤٣].

٣- طريق آسيا الصغرى:

إن الطرق الرئيسة في آسيا الصغرى تسير عبر نيقيا إلى ملاقينا، ثم إلى دوري ليون، ثم إلى قيسارية وملاطية، ثم تتجه جنوباً عبر سوريا من خلال بوابات قلقيلية، ثم إلى الحدود العربية[٤٤].

٤- طريق البخور/١:

ينطلق من اليمن باتجاه الشمال بمحاذاة البحر الأحمر، وكانت محطته النهائية هي منطقة سوريا والموانئ الشرقية للبحر المتوسط[٤٥]، ويعدّ طريق البخور طريق قوافل داخلي عظيم يبدأ من جنوبي الجزيرة العربية قاطعاً إيَّاها شمالاً حتى دمشق، ثم يتابع سيره شمالاً ليصل إلى حلب[٤٦] ومنها الى أنطاكية على الساحل الشرقي للبحر المتوسط .

٥- طريق البخور/٢:

ينطلق من ينبع عبر الحدود الشمالية لمنطقة سبأ، ثم إلى مكة، ثم شمالاً إلى (ديدان / العُلا)، ثم إلى مدين ثم إلى أيلة (العقبة)، ومن ثم إلى البتراء، ومن هناك تتفرع إلى طريقين؛ أحدهما يتجه شمالاً إلى تدمر والآخر يتجه إلى غزة على الساحل الفلسطيني[٤٧]، وهنالك شبكة معقدة من طرق المواصلات البرية التي تربط اطراف شبه الجزيرة العربية ببلاد الشام، وتتمثل أهم تلك الطرق البرية في الطرق المارة في شرق شبه الجزيرة العربية وغربيها، وهما طريقان أساسيان على حافة الصحراء لنقل السلع من المحيط الهندي إلى موانئ فلسطين وسوريا، أحدهما وهو الطريق الشرقي الذي ينطلق من الخليج العربي ماراً بوادي الرافدين ثم ينحرف إلى سوريا نحو دمشق، والثاني ينطلق من اليمن

43. Steven Runciman, Byzantine Civilization ,5th Edition ,Edward Arnold Ltd ,London, 1959, P.164; H.G..Rawlinson, M A, Intercourse Between India and The Western World, Cambridge, Cambridge University Press , 1916, PP. 1-2 ,128 – 129 ; Elisee , The Universal Geography , Vol 9 , P.2.

44. Angeliki , Op Cit. ,P. 60. يقصد المؤلف حدود الجزيرة العربية الشمالية مع بلاد الشام

٤٥. يحيى، العرب في العصور القديمة، ص٣١٤.

٤٦. براونستون، طريق الحرير، ٤٧.

٤٧. يحيى، العرب في العصور القديمة، ص٣١٤.

متجهاً إلى جنوبي فلسطين[٤٨].

٦- (التبوكية) الطريق من مكة إلى فلسطين:

من الطرق التي كانت تربط بلاد الشام بشبه الجزيرة العربية [٤٩]، وهي نفس طريق الحج الشامي لاحقا [٥٠]، وكان يسلكها تجار مكة في طريقهم إلى فلسطين ودمشق وبعض موانئ البحر المتوسط الشامية مثل غزة وصور، الأمر الذي جعلهم على إطلاع دقيق بأوضاع بلاد الشام جميعها وخصوصا الجزء الجنوبي منها، وبالطرق والدروب على وجه التحديد، ويتضح هذا من المسارات التي حددها الخليفة أبو بكر الصديق لقادة جيوش الفتح الإسلامي المتجهة إلى الشام في ما بعد (١٣-٢٤هـ)، وقد كانت تنطلق من مكة باتجاه فلسطين، وهي تمر بالقرب من المدينة المنورة ثم إلى بلاد الشام وهي تمر في خيبر وتيماء، وهناك بعض الفروع التي كانت تعبر غرب دومة الجندل إلى وادي السرحان حتى بصرى ومنها إلى موانئ البحر المتوسط[٥١].

٧- طريق تراجان:

من أشهر طرق التجارة في بلاد الشام، كان قد أمر ببنائه الإمبراطور الروماني تراجان (Trajan) في القرن الثاني الميلادي (١٠٧ م -١١١ م) وهو يصل بين حدود سورية الشرقية بالقرب من مدينة تدمر في أقصى شمالي شرقي بلاد الشام مع العقبة/أيلة الواقعة على الرأس الشمالي لخليج العقبة / البحر الأحمر في أقصى الجنوب الغربي من بلاد الشام على ساحل البحر الأحمر (خليج العقبة)، كما رُبطت من خلال هذا الطريق البتراء وبصرى على نحو مباشر[٥٢]، وهو يعبّر عن الاهتمام الكبير الذي أولاه الأباطرة والقادة الرومان والبيزنطيون من بعدهم بالطرق؛ حيث قاموا بتحديثها وتطويرها في أنحاء بلاد الشام جميعها، فبنوا الطرق الجديدة وفق مواصفات معينة لديهم تجعلها صالحةً للاستخدام على نحو ممتاز (عسكرياً ومدنياً)، ووضعوا إشاراتٍ للمسافات عليها، وقد كانت بصرى هي مركز هذه الطرق التي كانت في أغلبها تتجه نحو الجنوب.

عُدّ طريق تراجان وما تفرع عنه من طرق القاعدة الأساسية لمجموعة الطرق القديمة والحديثة في بلاد الشام، بما في ذلك طريق الحج الشامي الذي كان هو وفروعه يغطي معظم المدن في جنوبي بلاد الشام، ويوصف هذا الطريق بأنه:

---

٤٨. حسن معمري، مكة وعلاقاتها التجارية مع شمال وجنوب شبه الجزيرة العربية خلال القرنين ٥ و ٦ للميلاد، رسالة ماجستير، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر، ٢٠٠٥ م، ص٦٠، وسيشار إليه في ما بعد: معمري، مكة.

٤٩. محمد بن جرير الطبري، (ت ٣١٠هـ/٩٢٢م)، تاريخ الأمم والملوك، ١٣ج، طبعة جديدة، دار الفكر، بيروت، ١٩٧٩م، ج٤، ص ٢٨؛ وسيشار إليه في ما بعد: الطبري، الأمم والملوك.

٥٠. أ. موسيل، شمال الحجاز، ترجمة، عبد المحسن الحسيني، (د. ط)، (د. ت)، مؤسسة الثقافة الجامعية، الإسكندرية، ص١٥٥ ؛ وسيشار إليه في ما بعد: موسيل، شمال الحجاز.

٥١. فكتور سحاب، إيلاف قريش/ رحلة الشتاء والصيف، ط١، بيروت، ١٩٩٢م،، ص ٤٢- ٤٣ ؛ نقولا زيادة، التطور الإداري لبلاد الشام بين بيزنطة والعرب، المؤتمر الدولي الرابع لتاريخ بلاد الشام، تحرير محمد عدنان البخيت ومحمد عصفور، جمعية عمال المطابع التعاونية، عمان، ١٩٨٦، ص ١٢٣ ؛ وسيشار إليه في ما بعد: زيادة، التطور الإداري لبلاد الشام.

٥٢. سحاب، إيلاف قريش، ص ٣١٤-٣١٥ ; Bouchier, OP.Cit., PP 166– 167.

أ- طريق مرصوف بالحجارة، مما يسهل مرور العربات عليه، بحيث لا تغور عجلاتها في الرمال أو الطين.

ب- الطريق مصمم للسير عليه باتجاهين، الأمر الذي يسهل مرور قافلتين في الاتجاه نفسه أو في اتجاهين متعاكسين، من غير أن يحدث ازدحام على الطريق.

جـ - الطريق مفصول من الوسط بما يمكن أن يسمى اليوم بالجزيرة الوسطية، مما يسهل مرور القوافل وخصوصاً الجمال المحمَّلة من غير أي احتكاكٍ بينها[٥٣].

هذه كانت صفات الطريق، أما امتداده فهو يمتد من شمالي سوريا إلى مدينة دمشق، ثم إلى بُصرى، حيث يخرج من البوابة الغربية لها ليتفرع إلى فرعين:

أ - فرعٌ يتجه غرباً إلى الرمثا - خربة كبر - وادي وران - الكوم - حول ثغرة عصفور من وادي عصفور - خربة بصاص الروم - البركتين - وادي الدير - جرش من البوابة الشمالية.

ب - فرع يتجه جنوبياً إلى عمان، ومنها إلى مؤاب ثم البتراء حتى يصل إلى أيلة (العقبة) على الرأس الشمالي للبحر الأحمر. وقد أضاف الأباطرة من بعد تراجان فروعاً جديدة للطريق الرئيس، وقاموا بإصلاحات متتالية عليه، ومن الخدمات التي قدمها الطريق للإمبراطورية الرومانية:

أ. حماية القوافل التجارية.

ب. تسهيل انتقال الجيوش وخدمة الأغراض العسكرية، خصوصاً إذا علمنا بأن الإمبراطورية البيزنطية كانت في صراع دائم مع الإمبراطورية الفارسية.

ج. منع البدو من التوغل في المناطق الواقعة غرب الطريق، وهذا يهدّد المناطق الزراعية[٥٤].

٨- طريق القطقطانة:

من الطرق التي تربط بلاد الشام بالعراق، وهو موضع ليس ببعيد عن الحيرة من جهة البر ومنه إلى البقعة ثم إلى الأبيض ثم إلى الحوشي ثم إلى الجمع ثم إلى الخطى ثم إلى الجبة ثم إلى القلوفي ثم إلى الأعناك ثم إلى أذرعات ثم إلى دمشق [٥٥].

٩- طريق عين التمر[٥٦]:

من الطرق التي تربط بلاد الشام بالعراق، يبدأ من عين التمر جنوبي الحيرة ويتجه نحو الأخدمية ثم إلى الخفية ثم إلى الخلط ثم إلى سوى ثم الأجيفر ثم إلى الغربة ثم إلى بصرى [٥٧].

١٠- طريق دمشق تبوك:

---

٥٣. درادكة، طريق الحج الشامي، ص٥٦.

٥٤. سلمي، التجارة في بلاد الشام، ص٣١. درادكة، طريق الحج الشامي، ص٥٧-٦٦.

٥٥. جواد علي، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ١٠ج، دار العلم للملايين، بيروت، مكتبة النهضة بغداد، ط١، بيروت، ١٩٧٠م، ج٧، ص ٣٣١- ٣٣٢ ؛ وسيشار إليه في ما بعد: جواد علي، المفصل.

٥٦. عين التمر: بلدة قريبة من الانبار غرب الكوفة، منها يجلب القسب والتمر الى سائر البلاد، وهو بها كثير جداً، وهي على طرف البرية، افتتحها المسلمون سنة ١٢هـ. انظر شهاب الدين ابو عبد الله ياقوت الحموي (ت٦٢٧هـ/١٢٢٩م)، معجم البلدان، ج٦،ص٢٥٣.

٥٧. جواد علي، المفصل، ج٧، ص ٣٣٣.

وهو من الطرق العكسية التي تربط بلاد الشام بالجزيرة العربية، فهو يبدأ من منطقة الكسوة في دمشق ثم إلى جاسم، وهو موضع ورد في شعر حسان بن ثابت؛ حيث يقول:

قد عفا جاسم إلى بيت رأس   فالجوابي فحارث الجولان

ومن جاسم يمتد الطريق إلى أفيق من أعمال حوران ومن أفيق إلى طبرية ثم إلى سرغ التي تُعدّ آخر حدّ الشام وأول حدّ الحجاز، ثم إلى تبوك(٥٨)، ومن تبوك يتفرع الطريق نحو مصر.

١١- طريق أيلة – مكة:

من الطرق العكسية التي تربط بلاد الشام بالحجاز، فهو يبدأ من أيلة إلى حقل ثم إلى مدين ثم إلى الأغواء ثم إلى الكلابة ثم إلى شغب ثم إلى بدا ثم يتجه إلى السرحتين ثم إلى البيضاء ثم إلى وادي القرى ثم إلى الرحيبة ثم إلى ذي المروة ثم إلى المر ثم إلى السويداء ثم إلى ذي خشب ثم إلى المدينة ثم إلى مكة، وقد كان هذا الطريق معبراً لحجاج مصر إذا جاؤوا عن طريق البر(٥٩) ، وكان تجار قريش يسلكون هذا الطريق خلال رحلاتهم التجارية الى بلاد الشام في فصل الصيف .

١٢- التهامية:

وهي الطريق الساحلية الموازية لساحل البحر الأحمر، من العقبة إلى عدن وتبدأ من غزة وتمر بأيلة ومدين شعيب والجحفة ومكة والليث والقنفذة والحديدة ومخا ثم إلى عدن (٦٠)، وقد أشار إليها الطبري على أنها طريق المُعرِقة التي سلكها جيش عمرو بن العاص في طريقة إلى فلسطين، فيقول في إسناده عن محمد بن إسحق "لما قفل أبو بكر من الحج سنة اثنتي عشرة جهز الجيوش إلى الشام فبعث عمرو بن العاص قِبَل فلسطين فأخذ طريق المعرقة على أيلة وبعث يزيد بن أبي سفيان وأبا عبيدة بن الجراح وشرحبيل بن حسنة، وهو أحد الغوث، وأمرهم أن يسلكوا التبوكية على البلقاء من علياء الشام" (٦١) .

١٣- طريق مارس:

كان يبدأ من دمشق ليصل في نهايته إلى طريق القوافل التجارية القادمة من وسط وجنوبي شبه الجزيرة العربية (٦٢)،وقد أبدى القادة البيزنطيون عنايةً خاصةً في التجارة من خلال اهتمامهم بالطريق التجاري الواصل بين أيلة وتدمر(٦٣)،

١٤- طريق أنطاكية:

في جغرافية الجزء الشمالي الغربي من سوريا، تُعدّ منطقة سهل العمق إحدى أهم عناصر العلاقات العسكرية والاقتصادية، فمن خلاله لا بد أن تمر جميع الطرق البرية بين منطقة جنوبي

٥٨. المرجع نفسه، ج٧، ص ٣٤٨.
٥٩. المرجع نفسه، ج٧، ص ٣٤٩ –٣٥٠.
٦٠. سحاب، إيلاف قريش ، ص ٢٥٩.
٦١. الطبري، تاريخ الأمم والملوك، ج٤، ص ٢٨ .
٦٢. محمد عبد القادر خريسات، تاريخ الأردن منذ الفتح حتى نهاية القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي، لجنة تاريخ الأردن، عمان، ١٩٩٢م، ص٥٥، وسيشار إليه في ما بعد: خريسات، تاريخ الأردن.
٦٣. يحيى، العرب في العصور القديمة، ص٣١٦.

الأناضول والساحل الغربي لسوريا وفلسطين، وكذلك جميع الطرق البرية بين منطقة شمالي بلاد ما بين النهرين والبحر المتوسط، وهذه الطرق هي:

طرق جنوبي الأناضول وأهمها: طريق (نصيبين – الرها – سروج – بلقيس –أنطاكية).

طرق شمالي بلاد ما بين النهرين، وإحدى أهم هذه الطرق هي: طريق (تدمر – آبار جيهار – عقربا – تل عدي – كفر ربع – قلعة المدق – جسر الصقور – أنطاكية) [٦٤].

١٥ – طرق حوران وسوريا الجنوبية الداخلية:

أهم محطات القوافل التجارية في بلاد الشام، فقد كانت نقطة تفرع لطرق تجارية عدة تتجه إلى أكثر من محطة من محطات التجارة في بلاد الشام، ويمكن تفصيل هذه الطرق على النحو الآتي:

أ- طريق يمتد من بصرى جنوبياً مروراً بعمان والبتراء حتى يصل إلى خليج العقبة.

ب- طريق من بصرى يصل إلى أذرعات.

جـ- طريق يصل إلى دمشق.

د- طريق يصل إلى صلخد ومنها إلى أعناك وقلعة الأزرق عند مدخل الصحراء [٦٥].

١٦ – طريق فلسطين:

عُدّت فلسطين مركزاً أو عقدة التقاء مجموعة من طرق التجارة المؤدية إلى الهند، فقد كانت كل من غزة ومجدو والقدس تسيطر على العديد من الممرات التجارية الممتدة نحو الشرق[٦٦].

١٧ – طريق تدمر:

طريق بري للبضائع القادمة عبر نهر الفرات، يبدأ من مدينة تدمر إحدى أهم محطات التجارة البرية في بلاد الشام عبر العصور، ويتفرع إلى طرق عدة تؤدي كل منها إلى منطقة من مناطق بلاد الشام، وكل منطقة من هذه المناطق تمثل بحد ذاتها محطة تجارية مهمة في تجارة بلاد الشام في الفترة البيزنطية، وهذه الأفرع هي:

أ. أحد هذه الأفرع يتجه جنوباً نحو فلسطين، ثم ينحرف نحو البتراء ومنها نحو مصر.

ب. فرع آخر يتجه عبر شمالي سوريا إلى آسيا الصغرى.

ج. فرع ثالث يمتد ليصل إلى مدن صيدا وصور [٦٧].

١٨ – الطريق بين مصر وبلاد الشام:

يمكن عَدّ هذا الطريق، طريقاً عكسيا للطرق التجارية التي تربط بين بلاد الشام ومصر، وتعدّ مدينة غزة من أهم الطرق التي تقع عليه، ذلك أنها تقع على الزاوية الجنوبية – الغربية من فلسطين،

---

64. Glanville Downey. A History of Antioch In Syria ,3rd Edition , Princeton University Press , USA , 1974, PP.46 , 758.

٦٥. درادكة، طرق الحج الشامي، ص ٥٥.

66. De Haas Jacob, History of Palestine, Macmillan Company, New York , 1934 , P.23.

67. Irving. B.A. ,M.A ,The commerce of India ,smith elder company , London , 1858 , P.8.

على الحدود مع مصر، لذلك تقع غزة على الطريق المباشر بين مصر وبلاد الشام [٦٨].

١٩- الطريق بين بلاد الرافدين ومصر:

من الطرق المهمة التي كانت تربط بين بلاد ما بين النهرين ومصر مروراً ببلاد الشام، فقد كانت تتبع مجرى نهر الفرات بوساطة القوارب ثم تنقل القوافل البضائع إلى دمشق أو صور أو صيدا، أو عبر بيت المقدس ومن خلال منطقة السويس إلى مدينة ممفيس [٦٩].

ب- **الطرق البحرية**

لم تكن التجارة البحرية في بدايتها سهلة أو تسير على نحو طبيعي، والسبب في ذلك التنافس الشديد بين الفينيقيين واليونان في الحوض الشرقي للبحر المتوسط، فالفينيقيون الذين هاجروا من إحدى مناطق الجزء الجنوبي للبحر الأحمر حوالي عام (٢٨٠٠ ق م) إلى ما سمي لاحقا بالساحل السوري، وعملوا على تأسيس مدن لهم مثل صيدا وصور وغيرها من مدن الساحل الشامي الآن، وأصبحت هذه المدن وغيرها من مدن الساحل الشرقي للبحر المتوسط مقصد القوافل التجارية القادمة من الشرق حاملة معها سلع الشرق الثمينة، ليصبحوا في ما بعد سادة التجارة في البحر المتوسط، وقد أدى ذلك إلى تأسيس التجارة البحرية التي وسعها الفينيقيون لتشمل معظم بلدان حوض البحر المتوسط، كما ساعدت الغابات الكثيفة على الجبال القريبة من السواحل الشرقية للبحر المتوسط على ازدهار صناعة السفن، الأمر الذي شجع على عملية بناء السفن، ثم تطور التجارة البحرية في المنطقة، ليصبح الفينيقيون في ما بعد الوسطاء الوحيدين في التجارة بين الشرق والغرب، إلا أن الحركة التجارية بين موانئ البحر المتوسط والبلدان الأوروبية كانت تعتمد على نحو كبير على الحركة التجارية بين الموانئ الشامية والشرق (الهند والصين) وغيرها من مراكز إنتاج السلع والتوابل والمنسوجات المطلوبة بشدة في الغرب، كما كانت مدينة الإسكندرية تنافس على نحو كبير موانئ الساحل الشامي في التجارة مع المدن الاوروبية وغيرها من مدن البحر المتوسط، ذلك أن الطريق البحري بين الهند والإسكندرية عبر أعالي نهر النيل قد أثر كثيراً في التجارة البرية بين الهند والموانئ السورية[٧٠].

في المقابل تحولت الطرق التجارية في اغلبها عند تأسيس مدينة القسطنطينية ٣٢٣م، فأصبحت جميع الطرق البحرية تؤدي إليها – يبدوا أن هذا مشابهاً للقول " كل الطرق تؤدي إلى روما " –، فقد كانت الطرق البحرية المارة عبر مضيق البوسفور تربط القسطنطينية بالولايات المجاورة لها، وغالبا ما كان الأباطرة البيزنطيون يستخدمون الطريق البحري المنطلق من القسطنطينية لزيارة الموانئ

68. Gillett. E. H , Ancient cities and empires their prophetic doom , Presbyterian board of publication and Sabbath- school work , Philadelphia , 1867, P.186 .
69. Roscoe Lewis Ashley ,ancient civilization , Macmillan company , new York ,1915 , P. 89.
70. Litt. J. Holland Rose , The Mediterranean In The Ancient World , Cambridge University Press , Cambridge , 1933, PP.41 - 42 , 160؛

فيصل علي أسعد الجربي، الفينيقيون في ليبيا، ط١، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع، بنغازي، ١٩٩٦م، ص ٢٧، وسيشار إليه في ما بعد: الجربي، الفينيقيون.

القريبة، والمناطق البعيدة.

ولا يفوتني أن أنوه هنا إلى أن التطرق للطرق البحرية والموانئ في مناطق الخليج العربي وشبه الجزيرة العربية، قد جاء من منطلق أن تلك الطرق والموانئ هي بمثابة طرق وموانئ عبور ترانزيت للبضائع الواردة الى بلاد الشام والمصدرة منها، فمن خلالها يتم نقل البضائع من أماكن الإنتاج الأصلية.

أهم الطرق البحرية :

١ – الطريق البحري الشمالي – الجنوبي:

يربط القسطنطينية مع منطقة شرق البحر المتوسط ومصر وسواحل شمالي أفريقيا، فقد كان هذا الطريق يبدأ من هرقلس Herakleia وينتهي في جزيرة كريت أو جزيرة قبرص التي تتمتع بموقع متوسط بالنسبة لموانئ شرق البحر المتوسط ومصر .

الطريق المتجه نحو الجنوب على طول الساحل الشرقي للبحر المتوسط (سوريا وفلسطين)، ويحتوي على العديد من الموانئ المهمة مثل (اللاذقية، طرابلس، بيروت، صيدا، صور، عكا، قيسارية غزة، ورفح)، فعند رفح يلتقي الطريق التجاري البري الذي يربط موانئ البحر الأحمر مع موانئ البحر المتوسط ثم يتجه غرباً نحو الإسكندرية وسواحل شمالي أفريقيا، وقد كانت الحركة التجارية على هذا الطريق كثيفة وخصوصا في الفترة السابقة للفتح الإسلامي مباشرة؛ أي في النصف الأول من القرن السابع الميلادي [٧١].

٢ – طريق الخليج العربي:

لم تقتصر الأهمية التجارية للخليج العربي على البلدان المحيطة به مثل بلاد فارس والجزيرة العربية وبلاد الرافدين، بل لقد عُدّ همزة الوصل بين المحيط الهندي والبحر المتوسط أي ما بين الشرق والغرب، فقد كانت معظم تجارة بلاد الرافدين مع الهند والصين والمناطق المحيطة بها تتم عبر الطريق البحري المار عبر الخليج العربي نحو بلاد الرافدين وبلاد الشام، وكان الخليج العربي طريقا مهما لتجارة الصين والهند، وكان هذا الطريق يبدأ من ميناء(باربايكوم / كراتشي) على الساحل الغربي للهند (باكستان حالياً)؛ حيث كانت السفن المحملة بالبضائع تصل إلى ميناء الأبلة[٧٢]، على الرأس الشمالي للخليج العربي جنوبي بلاد الرافدين، وبعد ذلك يتم نقل البضائع عبر نهر الفرات، ثم برّاً إلى تدمر والبتراء وموانئ البحر المتوسط .

٣– طريق الصين– البتراء: وتصل هذه الطريق إلى البتراء عبر الطرق البحرية بدايةً ثم بعد ذلك من خلال الطرق البرية، فمن البر عبر أواسط آسيا إلى باكترا ثم همذان ومنها إلى طيسفون فالحيرة ثم الخليج العربي ثم عن طريق البحر حول جنوبي شبه الجزيرة العربية إلى ميناء لوكي كومي على الساحل الشمالي للبحر الأحمر ومنه إلى البتراء التي كان لها دور مهم جداً في تجارة اللبان، ويرجع

---

71. Angelik , Op. Cit , Vol 1 , PP. 83 – 84.

٧٢. يوسف رزق الله غنيمة، تجارة العراق قديماً وحديثاً، ط١، مطبعة العراق، بغداد، ١٩٢٢، ص ١٣، وسيشار إليه في ما بعد: غنيمة، تجارة العراق.

ذلك إلى موقعها الجغرافي الذي كان يُعدّ عقدة مواصلات لخطوط التجارة الواصلة بين موانئ البحر المتوسط وموانئ جنوبي شبه الجزيرة العربية، لذلك فقد اعتمد اقتصادها على التجارة الخارجية المتمثلة في السلع التي كانت ترد إليها من جنوبي شبه الجزيرة العربية أو عن الطريق البري القادم من الخليج العربي؛ حيث كان سكانها يعيدون تصدير السلع الواردة وعلى رأسها البخور واللبان والمر والفضة، التي كانت تدخل في حياة الناس على نحو كبير (٧٣).

٤ - **طريق البحر الأحمر:** أبدت الإمبراطورية البيزنطية اهتماماً خاصا بالبحر الأحمر ، فقد شرعت في اتخاذ الخطوات اللازمة للسيطرة على طرق التجارة المارة في ذلك البحر، وذلك من خلال تنمية نفوذها بين القبائل التي كانت تسيطر على تلك الطرق خارج الأراضي البيزنطية (٧٤)، ويعود ذلك إلى المحاولات التي بذلها الأباطرة البيزنطيون لكسر احتكار المملكة الفارسية لتجارة الحرير من الصين، لذلك فقد تم إرسال العديد من السفارات إلى مناطق جنوبي البحر الأحمر (الحميريين والأثيوبيين)، وذلك في محاولات لاستمالتهم للمساعدة في كسر احتكار الفرس لتجارة الحرير، وقد استمرت تلك السفارات حتى القرن السادس الميلادي. ويُعدّ هذا الطريق أيضاً من الطرق التجارية المهمة في تجارة الإمبراطورية البيزنطية، وقد كان يبدأ من القلزم بالقرب من مدينة السويس الحالية على الطرف الشمالي الغربي من البحر الأحمر؛ حيث كان هناك موظف إمبراطوري بيزنطي يتولى تحصيل الرسوم الجمركية من التجار، الذين تسلك سفنهم في رحلاتها طريقين:

الأول: يمتد على الساحل الشرقي للبحر الأحمر ليصل إلى (عدن / Ocelis) في جنوبي شبه الجزيرة العربية.

الثاني: يمتد على الساحل الغربي للبحر الأحمر وينتهي عند (مصوع / Adaulis) في بلاد الحبشة، ليتم من هناك الاتصال بمنطقة شرقي آسيا، فقد كان التجار البيزنطيون يذهبون إلى سيلان مستخدمين السفن الأثيوبية بدلاً من السفن البيزنطية.

وفي طريق عودتها كانت السفن المصرية تمر على محطة الجمارك في جزيرة (تيران / Jotabe) على الطرف الجنوبي لشبه جزيرة سيناء (٧٥).

الشروط الواجب توافرها في طرق التجارة البرية :

لا يُعدّ كل طريقٍ تسلكه القوافل التجارية طريقاً تجارياً بالمعنى الصحيح مل لم تتوافر فيه مجموعة من الشروط تؤدي في مجموعها إلى اعتماده كطريقٍ تجاري داخلي أو خارجي، وهذه الشروط هي:

أ- توافر المياه العذبة لتزويد القوافل بالمياه اللازمة، ويمكن توافر هذه المياه من خلال

---

٧٣. سلامة النعيمات، "تجارة اللبان والبخور عبر موانئ شبه الجزيرة العربية قبل الإسلام"، مجلة المنارة، العدد ١، المجلد ٥، ص٣٠٣ - ٣٠٥، ٣١٢ - ٣١٣، وسيشار إليه في ما بعد: النعيمات، تجارة اللبان ؛
Innes Miller .The Spice Trade, Pp 148, 151 ; Bouchier , OP. Cit., P.140 .

٧٤. بيغوليفيسكيا، العرب على حدود بيزنطة، ص١٩٧ - ١٩٩.

٧٥. زبيدة، مصر البيزنطية، ص- ١٧٨ ؛ بيغوليفيسكيا، العرب على حدود بيزنطة، ص١٨٧- ١٩٢.

(الآبار، الينابيع، البحيرات، الأنهار، البرك، أنابيب المياه الفخارية، مجاري الأودية)، التي كانت قد استخدمت من قبل الأنباط [٧٦]، لذلك فقد كانت مجاري الأودية الرئيسة من أهم ممرات القوافل التجارية وذلك أن المياه والأعشاب تتوافر فيها. كما كانت مواطن الآبار تمثل بالنسبة للقوافل أماكن استراحة للقوافل تستريح عندها وتتزود بالماء والمؤونة للقافلة وحيواناتها وما تحتاجه في رحلتها الطويلة عبر الصحاري والقفار [٧٧].

ب- ابتعاد الطريق عن المناطق الجبلية الصخرية لتسهيل التنقل والحركة وتوافر الأمن؛ لأن احتمالية اختفاء قطّاع الطرق بين الصخور واردة، كما أن المناطق الجبلية الوعرة لا تتفق ومقدرة الابل على السير فيها.

ج- توافر الحصون والقلاع والمواقع المحمية؛ وذلك لحماية القوافل من الهجمات المفاجئة من قطّاع الطرق أو القبائل القاطنة حول الطريق، مثل (حلب، والكرك، ودمشق، وحمص، وعسقلان، وصور، والخناصرة على سيف الصحراء)[٧٨]؛ حيث إن عدم توافر عامل الأمن بسبب الحروب البيزنطية الفارسية في أوائل القرن السادس الميلادي في عهد الإمبراطور أنستاسيوس (٤٩١-٥١٥ م) كان من الأسباب التي أدَّت إلى تحوُّل طريق التجارة من شرقي الجزيرة العربية إلى غربيها، ذلك أن الطريق في الجزء الشرقي من الجزيرة العربية كانت هدف الهجمات التي كانت تستهدف على نحو خاص محطات القوافل[٧٩]، كما أنه وبسبب الاضطرابات الأمنية التي كانت تقع أحياناً، فقد كان يتم تجميع أكبر عددٍ من الإبل في قافلةٍ واحدة، خاصةً إذا كانت تحمل سلعاً ثمينة، وكان يرافقها عددٌ كبيرٌ من الحراس ليحموها من قطّاع الطرق، لذلك أصبح لزاماً على التجار العمل بنظام القوافل التي كانت تحمي نفسها، إضافةً إلى استرضاء كبار زعماء القبائل، وذلك للحصول على حمايتهم ضمن أراضيهم[٨٠].

د- وجود الحمامات والفنادق أو الخانات، التي كانت تقدم خدمات الاستراحة للقوافل والمبيت للمرافقين عند الحاجة.

هـ- الأحلاف التجارية التي تُعدّ أهم الشروط جميعاً؛ حيث إنه عند عدم توافرها لن يتوافر الأمن للقوافل على الطرق، ومن أشهر هذه الأحلاف حلف (الإيلاف) بين قريش والإمبراطورية البيزنطية والقبائل الواقعة على طريقي تجارتها باتجاه الشام واليمن[٨١]، قال تعالى: "لإيلاف قريش إيلافهم *

٧٦. سلمي، التجارة في بلاد الشام، ص٣٠ .

٧٧. معمري، مكة، ص٥٩.

٧٨. سلمي، التجارة في بلاد الشام، ص٣٠-٣٤ ؛ معمري، مكة، ص ٥٩.

٧٩. سحاب، إيلاف قريش، ص١٩٣-١٩٤، بيغوليفيسكيا، العرب على حدود بيزنطة، ص٢٦٠.

٨٠. جواد علي، المفصل، ج٧، ص٣١٩-٣٢٠.

٨١. سلمي، التجارة في بلاد الشام، ص٣٠-٣٤، للمزيد انظر: سحاب، إيلاف قريش،
Salamh Naimat , Meccan trade prior to Rise of islam , un Puplished ph.D thesis, Durham University. 1991.

رحلة الشتاء والصيف * فليعبدوا رب هذا البيت * الذي أطعمهم من جوع وآمنهم من خوف"(٨٢)، وقد كانت هذه الأحلاف تُعدّ اتفاقيات أمنية تجارية بين القبائل، الهدف منها هو المحافظة على أمن القوافل التجارية في أثناء عبورها في أراضي القبائل الداخلة في تلك الأحلاف، وقد كانت هذه القبائل تحمل في الوقت نفسه بعض السلع التي ترغب القبائل في بيعها، فكان التجار يبيعون تلك السلع في الأسواق التي يقصدونها مقابل خدمات الحماية التي تقدمها القبائل لهم ولقوافلهم، وبذلك كانت الشروط السابقة للطرق من عوامل ازدهار التجارة الداخلية والخارجية في بلاد الشام وشبه الجزيرة العربية، كما أدَّت إلى انتعاش حركة القوافل على الطرق التجارية، التي قدمت خدماتٍ كثيرة للدولة البيزنطية في الشام والقوافل والقبائل العربية في شبه الجزيرة العربية، ومن هذه الخدمات:

١- حماية القوافل التجارية، ومن ثَمّ حماية مصالح الدولة الرومانية ومن بعدها البيزنطية والقبائل العربية داخل بلاد الشام وخارجها وكل من يستخدم تلك الطرق.

٢- تسهيل انتقال الجيوش، مما يسهم في نشر الأمن في مختلف مناطق الإمبراطورية البيزنطية، ومن ثَمّ منع أي تمرُّد أو ثورة يمكن أن تقع.

منع البدو من تهديد المناطق الزراعية والمدن الحدودية، وذلك بسبب السرعة العالية التي ستتحرك بها القوات العسكرية لمنع أيٍّ اعتداءٍ بوجود الطرق الجيدة (٨٣).

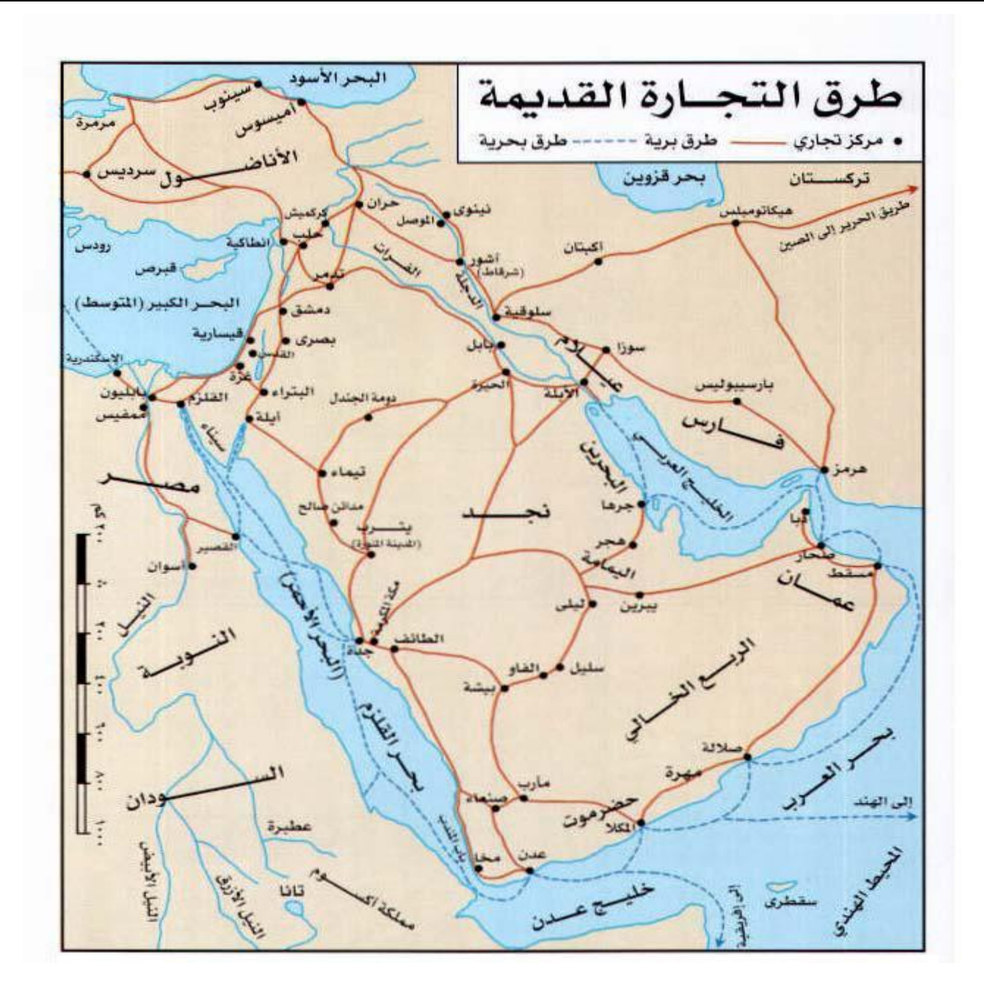
و – توافر الحراسة للقوافل التجارية خلال عبورها طرق التجارة، فبالإضافة إلى الحماية التي كانت تقدمها القبائل للقوافل التجارية من خلال الأحلاف التي ذكرت آنفاً فقد كانت بعض الدول التي تعتمد على التجارة على نحو كبير تنشئ ما يمكن أن يسمى الآن بالمستعمرات خارج أراضيها بهدف حماية قوافلها التجارية خارج أراضيها، وهذا ما حدث مع دول عرب الجنوب التي أصبح لها مستعمرات داخل الجزيرة العربية (٨٤)، أما الإمارات الواقعة في بلاد الشام فقد كانت تهتم اهتماماً شديداً بحراسة الطرق التجارية، فقد كانت تدمر تؤمن حراسة الطرق من خلال خيالة سريعي الحركة كان بإمكانهم توقيف عمليات السلب والنهب، إضافة لهؤلاء فقد كانت هنالك وحدات للحراسة تشرف على النظام عند العيون والآبار وأماكن نزول القوافل (٨٥).

٨٢. سورة قريش، الآيات: ١-٤.

٨٣. درادكة، طريق الحج الشامي، ص٥٧.

84. Rostovtzeff, OP.Cit., P. 33 , 91- 92.

٨٥. بيغوليفيسكيا، العرب على حدود بيزنطة، ص ٢٦٠.



طرق التجارة القديمة بين بلاد الشام والجزيرة العربية (٨٦)

---

٨٦. شوقي أبو خليل، أطلس التاريخ العربي الإسلامي، ط٥، دار الفكر، دمشق، ٢٠٠٥، ص ٢٨ ؛ وسيشار إليه في ما بعد: أبو خليل، أطلس التاريخ.

Trade Routes in Bilad al-Sham in the Byzantine Period

Mmdoh Al Krabsheh * and Slamh Alnemat*

ABSTRACT

Trade routes connected the continents of the ancient world. Bilad al-Sham, being located in the center of the ancient world, was crossed by caravan routes from the far east to the far west, carrying spices and silk from China through the silk road to the Byzantine territories, or from India via southern Arabia to the Byzantine markets in the north. Among the routes was the one that crossed Mesopotamia along the Euphrates River before turning to the market cities of Bilad al-Sham and the further external markets of the Mediterranean. Another route was the sea route coming from southeast Asia to the ports of the Persian Gulf or southern Arabia and then to the Mediterranean and beyond.

KEYWORDS: Trade Routes, Bilad al-Sham, Byzantine Empire.

* History Department, Faculty of Arts, University of Jordan.
Received on 11/10/2010 and accepted for publication on 5/5/2011.